

# Cztery dni i trzy noce błotnego piekła

**C**ZTERY dni i trzy noce walczyli najznakomitsi kierowcy rajdowi świata w imprezie-gigant, 26 Rajdzie Safari. Na ponad 5000-kilometrowej trasie przebiegającej w większości bezdrożami afrykańskiego buszu po bardzo dramatycznej walce zwyciężyli Francuzi — Jean Pierre Nicolas i Jean Claude Lefebvre na „Peugeot 504 Coupe”. Sobiesław Zasada i Błażej Krupa, występujący w zespole fabrycznym „Mercedesa”, uplasowali się na 6 miejscu.

W kilka godzin po zakończeniu Rajdu Safari połączyliśmy się z Nairobi. Przy telefonie Sobiesław Zasada.

— To, co działo się podczas tegorocznego Safari — relacjonuje nam

Sobiesław Zasada — trudno nawet określić słowem „trudny rajd”. To było prawdziwe błotne piekło. Choć startowałem w wielu rajdach-gigantach, a w Safari już 3 razy, jeszcze nigdy nie było tak ciężko. Cały czas padał równikowy deszcz, zamieniając w oka mgnieniu wysuszone drogi w błotniste strumienie.

W miejscach wyschniętych strumieni powstawały niemal niemożliwe do przebycia rzeki, rozlewające się miejscami na kilkadziesiąt metrów. Sami się dziwimy, że udało się nam dojechać do mety. Takich szczęściarzy było zresztą niewiele. Na 76 załóg, które wystartowały w piątek do Nairobi dojechało zaledwie 18. Wszystkie oczywiście z wielkimi opóźnieniami w stosunku do planowanego czasu.

— Które z momentów były decydujące dla ostatecznej klasyfikacji?

— Trudno mi powiedzieć dokładnie, jeśli chodzi o wszystkich rywali z pierwszej „10”. Nie było bowiem dosłownie kilometra, by coś się nie działo. Wielokrotnie np. pokonywaliśmy wozbrane rzeki całkowicie zanurzeni w wodzie. Ostatnia noc była najcięższa. Jeden 200-metrowy odcinek pokonywaliśmy prawie godzinę. Pod miejscowością Mau Narok na 15-km podejździe bardzo wąską drogę zatarasowały ciężarów-

ki, które dosłownie topiły się w błocie. Kilka godzin minęło zanim prze-darliśmy się przez tę blokadę.

— Czy mógł Pan wygrać tegoroczną imprezę?

— W tych warunkach dojechanie do mety i zajęcie 6 miejsca na serijnym „Mercedesie” uważam za osiągnięcie na miarę zwycięstwa. Zrobiliśmy wszystko, na co nas było stać. Zwycięstwo było jednak poza naszym zasięgiem. Ten typ „Mercedesa” był za słaby, by konkuro-

wać z „Peugeotami”, „Porsche” i „Datsunami”. W stosunku do wagi ma zbyt małą moc silnika. Jako zresztą jedyni z czwórki kierowców fabrycznych dojechalśmy do mety. Dwa „Mercedesy” utopiły się, a trzeciego, po zderzeniu, nie udało się serwisowi doprowadzić do stanu używalności. Przedstawiciele „Mercedesa” są bardzo zadowoleni z naszej postawy. Od kilkunastu lat bowiem nie wystawiali zespołu fabrycznego w tym rajdzie. Człowa więc lokata ich samochodu uznana została za spory sukces.

Rozmawiał:  
**PIOTR STAWICKI**

Oto najlepsi kierowcy 26 Rajdu Safari:

1. Nicolas — Lefebvre (Francja) — „Peugeot 504”, 2. Preston jr. — Lyall (Kenia) — „Porsche 911 SC”, 3. Aaltonen (Finlandia) — Drews (Kenia) — „Datsun”, 4. Waldegaard — Thorszelus (Szwecja) — „Porsche 911 SC”, 5. Lampinen (Finlandia) — Liddon (W. Brytania) — „Peugeot 504”, 6. Zasada — Krupa — „Mercedes 280 E”.

Sobiesław Zasada i Błażej Krupa przed startem do Rajdu Safari  
Fot. CAF



*Tak dla ścisłości: start do Radu Safari 1978 odbył się w Wielkanocny Czwartek o 14.00 – jechaliśmy bez przerwy do Wielkiego Piątku gdzieś do 23.00. Dalej start w Wielką Sobotę jeszcze po ciemku już o 06.00 i jazda non stop do świtu, do 07.00 w Niedzielę ( w rzeczywistości parę godzin później). Po to by ruszyć ponownie w Niedzielę już o 16.00 i dojechać do mety po całej nocy i dniu w Poniedziałek ok. godz. 18.00. W tym czasie zrobiliśmy po Kenii prawie 5000 kilometrów, a założona przez organizatora przeciętna szybkość całej tej trasy wynosiła...108 km na godzinę. Dodam, że nikomu nie udało się osiągnąć tej przeciętnej. Zwycięzca spóźnił się tylko o ponad 8 godzin, a my na ciężkim Mercedesie ponad 15,5 godziny...*

*pozdr  
BK*